DISCORSO

PRONUNZIATO

la sera del 13 gennaio 1877

AGLI

ELETTORI POLITICI DI MACERATA

DAL

COMM. INGEGNERE EDOARDO GIOIA

ROMA
STABILIMENTO TIPOGRAFICO ITALIANO, CORSO, 495
—
1877.

DISCORSO

PRONUNZIATO

la sera del 13 gennaio 1877

AGLI

ELETTORI POLITICI DI MACERATA

DAL

COMM. INGEGNERE EDOARDO GIOIA

ROMA
STABILIMENTO TIPOGRAFICO ITALIANO, CORSO, 495

1877.

DISCORSO

Pronunziato la sera del 13 gennaio 1877 agli Elettori Politici di Macerata dal Comm. Ingegnere Edoardo Gioia.

SIGNORI ELETTORI,

Vi ringrazio cordialmente d'avere accettato con tanto favore l'invito dei miei amici per darmi opportunità di completare e svolgere verbalmente il programma politico che vi ho indirizzato il 14 novembre scorso.

Nelle ultime elezioni generali la nazione si è chiaramente pronunciata tra i due grandi partiti in cui siamo divisi, ossia tra quelli che si preoccupano esclusivamente di conservare il bene acquistato, di ciò solo si dichiarano soddisfatti, e sono i Conservatori; e quelli che, pure volendo conservare religiosamente codesto bene, si preoccupano sopratutto d'andare avanti, di svolgere progressivamente le nostre istituzioni costituzionali, e sono i Progressisti.

Approvando il cambiamento radicale avvenuto negli uomini che reggono lo Stato, la Nazione ha solenne-

mente riconosciuto e sanzionato la legittimità costituzionale dell'atto che il Re, nella sua alta saggezza, aveva compiuto il 25 marzo col chiamare al Governo la Sinistra parlamentare. Nè con ciò la Nazione ha inteso condannare l'opera degli ultimi sedici anni, ma ha voluto esplicitamente affermare la propria volontà di andare avanti e la necessità di cominciare a risolvere, secondo i veri ed urgenti bisogni del paese, quelle gravissime questioni interne che da anni sollevano giusti ed inesauditi reclami.

È dovere di tutti inchinarsi con riverenza davanti al verdetto della Nazione. Per parte mia aggiungo, coll'autorità di un grande scrittore straniero, che una restaurazione sarebbe la peggiore delle rivoluzioni: credo questo apostema vero per le restaurazioni amministrative, come lo è per le politiche; quindi sono profondamente convinto che all' infuori di un progresso graduale, ma continuo, all' infuori della consolidazione definitiva dei progressisti al Governo, non ci sarebbe per ora che il caos nel nostro paese. Tale è la mia opinione sulla situazione dei nostri partiti politici.

Le grandissime difficoltà in mezzo alle quali si produsse il nostro risorgimento nazionale, furono causa che la maggior parte dei cittadini del nuovo Regno d' Italia ha provato sin qui più i pesi che i benefizi del nuovo ordine di cose. La libertà politica di cui godiamo non ha recato che poco bene alle masse meno agiate della Nazione, e, si può dire, non vi è per ora conosciuta che dai grandi sacrifizi che ha costato.

Il nostro patriottismo ha impedito sino ad ora espli-

cite lagnanze, ma è venuto il tempo d'occuparci seriamente di questo malessere; gl' indugi potrebbero riuscire pericolosi. L'unità della Patria, già effettuata sull' intiera superficie della penisola, d'ora innanzi deve farsi penetrare nelle più profonde latebre della Nazione.

Esaminando attentamente le cause principali che più impedirono fin qui di universalizzare i benefizi della nostra unità nazionale, si trova che essi sono principalmente: la gravezza eccessiva delle imposte, la mancanza in molte provincie di opere pubbliche indispensabili allo sviluppo del lavoro economico, ed infine l'esistenza di un potente accentramento amministrativo, che a guisa di macchina gigantesca condensa tutto il fluido vitale della Nazione nella sfera del Governo, tantochè all' infuori di questo centro da cui tutto dipende, si può dire che nel paese non vi è nè vita propria nè movimento, o lavoro indipendente.

A tutto ciò devonsi inoltre aggiungere i mediocri risultati ottenuti dall'applicazione di alcune leggi importanti le quali, sotto l'influenza d'imperiose circostanze, furono troppo spesso tolte ad imprestito sia dai vicini paesi, sia dal benemerito ma piccolo Piemonte, per essere applicate a tutta Italia ove sono provincie, caratteri, usi e bisogni essenzialmente diversi.

Codeste cause sono evidenti; quindi io credo la nostra situazione interna non possa migliorarsi, se prima non si giunge a sviluppare il lavoro produttivo del paese, onde metterlo in grado di sopportare più facilmente il peso delle tasse; se non si trova modo,

anche nelle ristrettezze del bilancio, di compiere almeno le opere pubbliche di prima necessità; e se infine non si riformano le leggi e risolvono le gravi quistioni interne, inspirandoci unicamente al nostro genio nazionale ed ai nostri veri bisogni direttamente manifestati e discussi dagli interessati. E poichè l'esempio di ciò che si è fatto da altre nazioni può essere di grande insegnamento in codesta opera difficilissima, non lasciamo inosservato il fatto che se la prima Assemblea nazionale francese ebbe la saviezza politica e la forza morale necessaria per riformare tanto profondamente lo Stato, ciò avvenne per la incontestata autorità che i rappresentanti della Nazione attinsero ai così detti *Cahiers*, i quali esprimevano i voti degli elettori sulle riforme politiche ed amministrative che giudicavano indispensabili alla rigenerazione della Francia.

In Italia ove presentemente certe disposizioni di legge ottime per alcune provincie, non sono per nulla attuabili in alcune altre, quale non sarebbe forse il profitto che si potrebbe ricavare dalla ben studiata applicazione di un sistema analogo?

Del resto si può essere discordi sulla opportunità e sul modo di praticare tale o tale altra riforma, ma quando viene richiesta dalla gran maggioranza della Nazione, è stretto dovere del Governo e del Parlamento di soddisfare i voti esplicitamente manifestati dal paese. Per parte mia i *Cahiers* che in Francia furono redatti nel bollore di passioni turbolenti ed alla vigilia della tempesta, vorrei vederli studiati da noi nella calma d'una situazione normale e tranquilla,

vorrei vederli applicati a codesta opera vitale del nostro riordinamento amministrativo ed economico con quella ammirabile saviezza pratica che impiegammo nel nostro risorgimento politico; e sono profondamente convinto che solo da questo lavoro lungo, laborioso, ma indispensabile potrà emergere chiaro ed evidente il concetto che deve servire di base al progresso politico ed alla prosperità economica della nostra Patria.

A proposito delle quistioni più importanti delle quali il Parlamento si occupa e dovrà prontamente occuparsi, vi ho già esposto i miei principii fondamentali nella lettera politica che v'indirizzai il 14 scorso novembre; ora vi parlerò brevemente di alcuni punti principali relativi a codeste quistioni, che non era possibile sviluppare in quel documento.

Mi sembra che la prima condizione di una bene ordinata libertà Comunale e Provinciale dovrebbe essere la nomina del proprio Sindaco dal Consiglio Comunale, e del proprio Presidente dalla Deputazione Provinciale. Inoltre sarebbe equo che i centesimi addizionali sulle imposte dirette ed il prodotto del Dazio Consumo, già tanto grave pei Comuni, profittassero esclusivamente ai municipi, la cui situazione finanziaria è in generale diventatata tanto grave da imporsi come questione urgente all'attenzione del paese e del Governo.

Codeste riforme applicate gradualmente, se occorre, e con misura dovrebbero essere completate col determinare le funzioni dello Stato in modo da lasciare la maggiore ampiezza di vita propria ai Comuni

ed alle Provincie, e da poter agire direttamente solo quando, o per condizioni naturali o speciali, facesse difetto l'azione delle autorità locali, oppure diventasse necessario mantenere codeste autorità nei limiti delle proprie attribuzioni.

Ciò stabilito come principio, importa compiere l'opera e renderla produttiva affidando alle amministrazioni locali la gestione degli affari che nei Ministeri dell'Interno, dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura Industria e Commercio non riguardano gli interessi generali dello Stato, ma quelli speciali dei Comuni e delle Provincie.

Tutto ciò, come dicevamo, è opera lunga e delicata; ma la necessità imperiosa di codeste misure, molte delle quali non toccando che alla procedura amministrativa possono attuarsi immediatamente, è oramai entrata nella pubblica coscienza, e tutti cominciano a convincersi che desse sole possono aprire la via a quelle altre riforme più difficili ma non meno necessarie nelle alte sfere dell' amministrazione governativa.

Per l'istruzione obbligatoria, pietra angolare del nostro edifizio nazionale, non bisogna illudersi, la quistione si presenta in aspetto grave assai e tale da impensierire i più coraggiosi. Abbiamo bisogno di creare più di 20 mila scuole ed altrettanti e più maestri, il che si traduce in una spesa di molti milioni pel primo impianto, ed in un aumento annuo considerevole nel bilancio dei Comuni e del Governo. Ora dobbiamo prima riordinare il nostro credito onde procurarci codeste somme in modo che la spesa non venga

tutta sopportata dalla presente generazione; ma intanto perchè non si comincierebbe a stabilire scuole in tutti i capiluoghi di Mandamento, e non si trasformerebbbero in una specie di asili infantili tenuti da maestre le piccole ed insufficienti scuole dei nostri Comuni rurali? Tutto ciò non eccederebbe di molto le nostre presenti risorse, mentre sarebbe un modo pratico di dar principio ad una riforma tanto vitale per noi, e sulla quale si sono già fatte troppo più parole che opere.

In uno Stato libero e civile deve esser libera ogni associazione di culto, ogni manifestazione di sentimento religioso in tutto ciò che non turba la quiete, la moralità e la libertà di coscienza. Io reputo il protezionismo in materia di religione non meno illegittimo e nocivo che in materia di commercio; trovo giusto che il Governo solleciti l'adempimento della legge del 15 agosto 1867, e trovo prudente che non rinunzi all'*exequatur* ed al *placet*, che rappresentano l'antico diritto dei laici alla nomina dei propri pastori, prima che mediante il riordinamento delle fabbricerie venga resa al laicato la sua legittima partecipazione alle cose del proprio culto, partecipazione che da secoli fu in sua vece esercitata dal capo dello Stato.

In molti paesi i rinnovamenti politici furono accompagnati da sconvolgimenti sociali che produssero terribili scosse, e costarono torrenti di sangue. L'Italia, ove non esistono odi di classe, ebbe la fortuna di effettuare la propria rivoluzione politica senza la minima perturbazione sociale. Fu un bene immenso,

ma non dobbiamo dissimularlo, la nostra pacifica rivoluzione ha prodotto gravissimi spostamenti negli interessi delle masse, e specialmente della classe agricola. Ora le plebi non amano la libertà che per quello che ne ottengono; quindi la nostra proverbiale saviezza politica deve consigliarci a non aspettare che il mal umore delle classi agricole si manifesti in modo da diventare un pericolo nazionale.

Dobbiamo prevenirlo; e perciò io propugnerei con fiducia la trasformazione dei Comizi agrari in vere e regolari rappresentanze agricole, ammettendovi in giuste proporzioni coloro che posseggono le terre senza lavorarle, che le lavorano e le posseggono, e che le lavorano senza possederle. Sono convinto che da tali nuovi Comizi praticamente e regolarmente ordinati sarebbero discussi ed emessi i voti più acconci, e provocate dal Parlamento le migliori leggi per risolvere la questione agraria, e sarebbe dato un impulso ed uno sviluppo ben proficuo alla nostra agricoltura, che è per noi sorgente principalissima di vera ricchezza nazionale. Un Consiglio superiore di agricoltura eletto da codeste rappresentanze agricole per dare pareri al Governo, avrebbe ben altra autorità sulla direzione di questo importante ramo dell'amministrazione governativa, che un Consiglio superiore emanato direttamente dallo stesso Governo.

Volgendo lo sguardo alle terre ubertose che circondano questa illustre città di Macerata, e vedendo il benessere della classe agricola, la saviezza e l'operosità dei proprietari, e dei contadini di questa provincia, molti di voi forse troveranno esagerati i miei

timori; ma se esaminaste la vera situazione degli uomini e delle cose nell'agricoltura di molte altre parti d'Italia, trovereste che essa è realmente tanto grave da giustificare tutte le nostre apprensioni.

Quanto alla questione delle strade ordinarie, bisogna dirlo ad onore del vero, molto si è già fatto, non però quanto sarebbe stato possibile e necessario. La maggior parte delle nostre strade ordinarie sono troppo costose, onde c'è ragione a temere che andando di questo passo trascorreranno ancora molti anni prima che in certe regioni, prive affatto di strade, si abbiano quelle di prima necessità. Ma qui il rimedio non è difficile a trovarsi, e basterebbe che gli uffici tecnici, invece di voler produrre dei capi d'opera in fatto di costruzioni stradali, avessero ordini precisi di inspirarsi unicamente ai principii di vera e pratica economia, e noi vedremmo aprirsi rapidamente strade economiche, solide, e ben tracciate, che i nostri nepoti potranno poi allargare ed ornare con splendide opere d'arte, a seconda del loro talento, e delle loro ricchezze. Seguendo questo sistema si potranno compiere in tutto il Regno le reti provinciali e comunali con una spesa di tempo e di danaro per metà almeno inferiore alle previsioni ; e si otterrà proporzionatamente lo stesso utilissimo risultato che fa tanto onore a questa provincia di Macerata, ove, salvo piccoli tronchi in costruzione, si trova oggi compiuta tutta la rete stradale, ed ove si vedono magnifiche strade provinciali che misurano sei metri di larghezza utile, e costano, se non erro, in media dieci o dodici mila lire per chilometro, vale a dire molto meno della

metà della spesa fatta in media nelle altre provincie.

La questione ferroviaria è senza dubbio tra le più gravi ed importanti questioni pel nostro paese, poichè interessa direttamente, e nello stesso tempo, il credito nazionale, gli interessi commerciali di tutte le provincie, l'ordinamento e lo sviluppo dell'industria e del lavoro; infine l'amministrazione stessa dello Stato.

Sarebbe cosa lunga assai ed inopportuna il tracciarvi qui la storia finanziaria ed industriale di codesta questione, i conflitti incessanti tra le Società ferroviarie e l' amministrazione dello Stato, le vicende parlamentari e la crisi politica che ne fu la conse guenza.

Il Parlamento ha risoluto in massima la quistione ed ha con una legge rigettato il principio dell'esercizio governativo e sanzionato quello dell'esercizio industriale; è su questa base che oggi dobbiamo risolvere la questione, ed io ne sono lieto perchè credo che il Governo deve limitarsi ad esercitare la propria sorveglianza sulle Società ferroviarie come valido tutore degli interessi della Nazione; deve garantirle contro ogni offesa, come contro ogni prevaricazione, ma non deve assorbirle: imperocchè, anche senza affermare che in codesta materia il Governo possa fare più o meno bene dell' industria privata, è evidente che trasformando le libere aziende ferroviarie in un nuovo elemento della gran macchina accentratrice governativa, oltre a molti inconvenienti evidentissimi, si verrebbe a disinteressare e quindi a perdere il concorso pratico ed efficace dei tanti uomini illustri per ingegno

e per operosità che crearono ed alimentarono quei grandi centri di pubblico lavoro, e quel che è peggio si distruggerebbe per l'avvenire la sola grande scuola pratica di educazione industriale e di personale iniziativa che esiste in Italia.

Ciò premesso, la questione ferroviaria si mostra a noi sotto due aspetti ben distinti: 1° Riordinare le reti già esistenti; 2° Affrettare il compimento di queste reti e mettere mano alla costruzione delle linee secondarie o d'interessi provinciali e comunali.

Quanto alla prima parte della questione, vi ho già chiaramente espresso nella mia lettera politica il mio parere, cioè: se vuolsi che l'esercizio privato delle ferrovie si trovi nelle migliori possibili condizioni economiche ed industriali, quindi meglio risponda agli interessi dei cittadini e dello Stato, conviene evitare la formazione di Società esclusivamente estere, poichè tacendo di molte ragioni importanti, l'esperienza ha oggi chiaramente provato che una Società, per quanto fortemente costituita e sapientemente condotta, non può amministrare bene, con la voluta precisione ed economia, una rete di molto superiore ai 2500 chilom.

L'insieme delle nostre ferrovie costruite con intendimenti tanto diversi e spesso opposti non presenta certamente un problema facile a risolversi sotto l'aspetto dell'esercizio; ciò nonostante non è impossibile dividerle in diverse reti ben distinte, restando nei limiti dell'estensione media sopraindicata, e raggruppandole in modo che le diverse reti, oltre al servire il commercio e l'industria delle proprie zone, possano equamente anche godere dei benefizi del traffico, di

transito e di frontiera. Con questo concetto convenientemente sviluppato in contratti ispirati a criteri di equità, onde non si riproduca il fatto ora esistente, che l'utile dello Stato e dei cittadini sia in piena contraddizione collo sviluppo della industria ferroviaria, io sono fermamente convinto che è facile trovare in Italia gli elementi tecnici, industriali e finanziari indispensabili per costituire ottime e solide Società di esercizio, le quali avendo la propria base nel paese, la fortuna e gl'interessi loro assolutamente identici alla fortuna e agli interessi del paese, potranno rispondere pienamente ai diversi scopi importantissimi cui dobbiamo mirare nel risolvere la questione ferroviaria, e che sono l'aumento del traffico, il consolidamento del credito nazionale e lo sviluppo dell'industria e del pubblico lavoro.

Uno degli elementi che a parer mio dovrebbe maggiormente influire sulla bontà dei risultati che il paese aspetta dal riordinamento delle nostre ferrovie, è la classificazione di tutte le linee in Nazionali, Provinciali e Comunali, basata sulla importanza politica, militare ed economica di ciascuna linea.

Riconosco pur troppo la gravissima difficoltà di questa classificazione, ma sono altrettanto convinto che bisognerà avere il coraggio di farla, poichè l'economia dell'esercizio, quindi il maggior prodotto delle ferrovie costruite, come pure l'economia della costruzione e dello esercizio delle molte linee di secondo e terzo ordine che sono in progetto, dipende in grandissima parte dal concetto economico che si sviluppa naturalmente dalla classificazione sopra indicata.

Infatti senza entrare qui in dettagli tecnici di costruzione, basterà accennare che per una ferrovia di grande transito o d'interesse nazionale su cui numerosi treni debbono circolare colla velocità di 50 chilometri all'ora, gli elementi costitutivi della strada come larghezza, pendenze, curve, opere d'arte, armamento, stazioni, materiale fisso e mobile ecc. saranno necessariamente molto diversi da quelli sufficienti per una linea d'interesse locale su cui pochi treni debbono circolare colla velocità effettiva di 20 o 25 chilometri all'ora. Il costo della costruzione e dell'esercizio sarà proporzionatamente molto maggiore sulla prima che sulla seconda; donde la conseguenza che essendo errore l'applicare, come s'è fatto sin qui in Italia, le stesse formole di costruzione e di esercizio a diverse linee che rispondono a scopi o ad interessi diversi, importa di necessità classificarle perchè ognuna possa essere trattata con quella giusta misura che realmente le conviene.

Se codesto principio economico è vero, come pare a me incontestabile, non occorrono molte parole per dimostrare che la soluzione della 2ª parte della questione ferroviaria, la quale tocca alla costruzione e allo esercizio delle linee provinciali e comunali, può essere grandemente agevolata dall'applicazione di quel criterio fondamentale. È evidente che lo Stato non è oggi, e forse non lo sarà per molti anni in tale situazione finanziaria da poter costruire a tutte sue spese la rete secondaria di ferrovia indispensabile al nostro sviluppo economico; in conseguenza se vuolsi affrettarne la costruzione, conviene che il capitale occorrente venga

garantito in buona parte dal contributo delle Provincie e dei Comuni riuniti in regolare consorzio: conviene che le spese di costruzione sieno ridotte alla massima economia, quindi che tutti gli elementi costitutivi della ferrovia sieno calcolati in base alla velocità effettiva assegnata per quelle linee; conviene infine che l'esercizio non sia stabilito in base ad uno stato di cose teorico più o meno uniforme per tutte le linee, ma sia fondato su criteri tali da potersi piegare, direi quasi istantaneamente, a richiesta degli interessati, ed a norma dei veri bisogni del movimento economico, il quale naturalmente varia secondo le diverse stagioni, i giorni di fiera o di mercato, le epoche speciali della esportazione dei prodotti ecc. In una parola io sono di parere che la strada ferrata non ha altra dissomiglianza dalla strada ordinaria che la natura del veicolo, il quale è vincolato alla prima ed è libero sulla seconda, quindi, tenuta presente codesta differenza, io non credo impossibile sistemare le ferrovie, specialmente le provinciali e comunali in modo da estenderle proporzionatamente al costo ed agl'interessi cui rispondono, come vennero estese le grandi strade ordinarie.

Questi sono i miei concetti in materia ferroviaria ed è su codesta base che io ho sempre trattato la questione generale del riordinamento delle nostre ferrovie e quella speciale della ferrovia di Macerata.

Non è parlando ad una assemblea di cittadini Maceratesi che spenderò parole per provare la necessità urgente di questa linea: tutti sappiamo che dalla provincia si esporta annualmente cinque o seicento mila ettolitri di prodotti agricoli, i quali vengono pa-

gati dalle 2 alle 3 lire meno del prezzo fatto nei mercati posti sulle ferrovie che circondano la provincia; quindi il non avere una ferrovia che traversi il nostro territorio vi costa più di un milione all'anno. Il nodo della questione sta nel trovare il modo pratico di ottenere che la costruzione della linea si cominci il più sollecitamente possibile. Il Governo pare oggi favorelmente disposto, e pochi giorni sono l'on. ministro dei Lavori Pubblici, rispondendo al senatore Pantaleoni, confermava pubblicamente codeste buone intenzioni. Ma da queste dichiarazioni al momento in cui si porrà mano all'opera possono passare ancora molti anni se non raggruppiamo tutte le nostre forze per indirizzarle con energia e perseveranza allo scopo tanto desiderato, dal quale unicamente dipende l'avvenire di questa illustre città e provincia

In questo nostro lavoro possiamo andare avanti tanto più arditamente in quanto che gli interessi speciali di Macerata concordano cogli interessi generali delle Marche e collo sviluppo del traffico e quindi del prodotto sulle linee Meridionali e Romane; in una parola io sono convinto che la ferrovia di Macerata non è solamente una linea d'importanza locale, ma è altresì una di quelle traverse che mancano ancora nella parte centrale d'Italia per meglio collegare e rendere più produttive le linee che corrono parallele sui due versanti dei nostri Appennini ; quindi è che la linea non deve fermarsi alla città di Macerata ma deve prolungarsi fino all'incontro della rete romana.

Questa verità, energicamente dimostrata e sostenuta presso il Governo, comincia ad essere favorevolmente

accolta, ed ho fede che continuando il nostro lavoro essa finirà per vincere le lentezze dell'amministrazione e per diventare il criterio vero sul quale sarà basata l'importanza dell'opera e del concorso governativo per la linea di Macerata.

Scendendo ora ad alcuni particolari, permettetemi di dichiararvi che respingo assolutamente l'insinuazione fatta da alcuni sul mio conto, che ciò io voglia impiegare quella qualunque siasi influenza tecnica che potrei aver qui per far sì che la linea passi da una parte piuttosto che dall'altra. La scelta del tracciato di una ferrovia non ha nulla di comune colla soluzione di un problema di calcolo, pel quale esistono formole speciali, ma è più spesso questione economica che tecnica, quindi nessuno meglio di coloro che sono direttamente interessati ha il diritto ed il dovere di decidere sulla scelta del tracciato; e ciò è tanto più vero in questo caso speciale, che nessun ingegnere estraneo credo possa trovare alcun che da aggiungere o da togliere agli studi veramente superiori ad ogni elogio che costituiscono la parte tecnica ed economica del vostro progetto.

In codesta quistione speciale, come in tutte le altre importantissime che toccano agli interessi vitali della città del Collegio di Macerata, io credo che è strettissimo dovere del deputato al Parlamento di promuovere qui l'associazione dei buoni elementi che vi esistono, e forte di tale appoggio difendere *unguibus et rostris* alla Camera e presso il Governo tutte le istituzioni locali che formano da secoli la gloria della città: nella quistione ferroviaria, se il deputato è com-

petente, deve usare di tutta la sua autorità ed influenza tecnica, perchè il Governo approvi le decisioni che saranno state prese qui nel seno del Consorzio e perchè presenti prontamente una legge speciale, che autorizzi e determini il contributo e la messa in opera dei lavori.

Tale è il concetto che ho sulla missione del vostro deputato al Parlamento per quanto riguarda gli interessi vitali del Collegio, e siccome codesto mandato concorda pienamente con quello di rappresentante della Nazione e coi principii politici ed amministrativi che vi ho esposti, così posso affermarvi che se fossi onorato dei vostri suffragi saprei sostenerlo con tutta l'energia delle mie forze, perchè ho fede nello sviluppo economico di Macerata, come ho fede nel grande avvenire e nella prosperità d'Italia.

Non so se queste mie semplici parole hanno fatto penetrare le mie convinzioni nell'animo vostro, ma d'una cosa mi lusingo, ed è che al mio accento abbiate sentito che v'ho detto la verità.